Należność pocztowa uiszczona ryczałtem.

ROK XV. Warszawa, dnia 1 Sierpnia 1934 r. Nr. 8 (234)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE, SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.: 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

Koledzy!

Żywiołowa klęska powodzi dotknęła znaczną połać naszego kraju niszcząc dobytek ludności i narażając wiele dziesiątków tysięcy rodzin na nędzę i głód. Jest obowiązkiem człowieka i obywatela pośpieszyć z pomocą ofiarom klęski.

Wzywamy Was zatem do składania ofiar na rzecz powodzian w miarę sił i możności a w każdym razie w rozmiarach wskazanych w odezwie P. Ministra Komunikacji z dnia 20 lipca b. r, i nie wątpimy iż nikt w naszych szeregach od tego obowiązku się nie uchyli.

Przy sposobności zawiadamiamy, iż Prezydjum Związku złożyło na rzecz powodzian z funduszów organizacji sumę zł. 500.

PREZYDJUM Z. Z. M.

O POWRÓT DO PRAWORZĄDNOŚCI

Każdego, kto bacznie śledzi układ stosunków służbowych w naszem kolejnictwie, a umie wznieść się ponad szczegóły, na stanowisko, z którego dojrzeć można ogólną ich perspektywę, uderzyć musi przedewszystkiem charakterystyczna płynność i zmienność norm prawnych, regulujących te stosunki. Obowiązują w chwili obecnej 5-te już z rzędu, a jeśli wliczyć rozp. Prezydenta z dn. 3.X 1926 nawet 6-te przepisy emerytalne i to nie licząc kilkunastu nowel, z których aż 3 przypada na okres po 1.IX 1929 t. j. po wyodrębnieniu pracowników P. K. P. z pod działania ogólnej ustawy emerytalnej. Przepisy uposażeniowe obowiązują coprawda dopiero 3-cie z rzędu, ale jeśli uwzględnimy liczne ważne i podstawowe zmiany, którym ulegała ustawa z dn. 9.X 1933 w czasie swego dziesięcioletniego istnienia uznać musimy, iż ta dziedzina należy do wyjątkowo niestałych, a podlegających bardzo znacznym fluktuacjom. Jednolitą pragmatykę służbową polską otrzymaliśmy stosunkowo późno, bo dopiero w r. 1929. Wydawałoby się zatem, iż nie nosi ona na sobie znamion pośpiechu i tymczasowości jak ustawy uchwalane pod naciskiem konieczności w pierwszym okresie budowy Państwa i że jest produktem dojrzałej rozwagi i ustalonych poglądów zwłaszcza, iż weszła w życie z ominięciem drogi parlamentarnej, a zatem i targów oraz kompromisów partyjnych. Tymczasem w ciągu lat czterech i kilku miesięcy uległa ona już dwukrotnie zmianom, a obecnie obowiązuje w trzeciej już redakcji. Dziedziny innych, mniej podstawowych przepisów i rozporządzeń nie poruszamy, bo zaprowadziłoby to nas za głęboko i za daleko: możnaby się było doszczętnie zgubić w prawdziwej powodzi zarządzeń, okólników i t. d., ogłoszonych i nieogłoszonych, wykonanych i zlekceważonych, obowiązujących jeszcze i wycofanych bądź to de jure, bądź też tylko de facto.

Jeśli porównamy tę bujną twórczość ustawodawczą ze stosunkami w b. państwach zaborczych, gdzie n. p. pruska pragmatyka służbowa liczyła sobie z górą pół wieku, a pragmatyka austrjacka też obowiązywała bez zmiany lat kilkadziesiąt, i obie wytrzymały nacisk tego szalonego tempa zmian gospodarczych i postępu technicznego, jakie panowało na przełomie wieków 19-tego i 20-tego — musimy się głęboko i poważnie zastanowić nad przyczynami tego, bądź co bądź niezwykłego, zjawiska i muszą w nas powstać poważne wątpliwości czy przypadkiem nie weszliśmy na błędną i niebezpieczną droyę.

Wątpliwości te pogłębią się znacznie jeśli wśród powodzi zmieniających się norm, zdołamy dostrzec nurt główny, kierunek, w którym porusza się ewolucja przepisów. Zmierza ona najzupełniej wyraźnie, zwłaszcza w czasach ostatnich, do usunięcia możliwie zupełnego wszelkich gwarancji uprawnień pracowniczych, a równo-

cześnie do zapewnienia władzom i przełożonym jaknajpełniejszej swobody dyspozycji personelem. Przykładów przytoczyć można na żądanie aż nadto, uważamy to jednak za rzecz zgoła zbyteczną, nikt bowiem rozsądny nie może temu zaprzeczyć, albowiem znamienna ta tendencja rzuca się w oczy i nie stanowi dla nikogo, kto chce i umie patrzeć tajemnicy.

Koleje i kolejarze nie stanowią w tym względzie bynajmniej wyjątku. Ta sama tendencja rządzi ustawodawstwem, szczególnie ustawodawstwem dekretowem we wszystkich dziedzinach prawa, zwłaszcza publicznego, ta sama płynność i zmienność charakteryzuje każdą bez wyjątku dziedzinę normowaną przez ustawy i rozporządzenia.

Chcemy uniknąć wkraczania na zbyt szeroką arenę i dlatego z umysłu pomijamy rozważanie głębszych, socjologicznych i psychologicznych podstaw tego zjawiska. Nie chcemy bliżej badać współzależności pomiędzy systemem rządzenia, a opisywanemi zjawiskami, ani też poruszać ciekawych analogij historycznych, aczkolwiek narzucają się one w całą mocą i wyrazistością.

Pragniemy natomiast ograniczyć się wyłącznie do wąskiej dziedziny stosunków służbowych na P. K. P. i rozpatrzeć nie tyle przyczyny, ile skutki wskazanych faktów i zaznaczonych tendencyj dla interesów tego, największego i najpoważniejszego znaczeniem zarówno w czasie pokoju jak zwłaszcza w czasie wojny, przedsiębiorstwa państwowego.

Obywatel, który decyduje się wstąpić na służbę państwową, liczy się mniej lub więcej świadomie z zakresem przyszłych swych praw i obowiązków. Żadne subtelności i finezje prawne, ani też żadne teorje nie zmienią faktu, że nawiązanie stosunku służbowego jest w gruncie rzeczy aktem dwustronnym, umową, w której kandydat na pracownika oddaje swą pracę państwowemu przedsiębiorstwu w zamian za pewną sumę uprawnień, które otrzymuje i których może rozsądnie spodziewać się w przyszłości. Jeśli nawet kandydat taki zdaje sobie sprawę z faktu, iż wiecznotrwałych praw i przepisów niema i że nic go nie chroni przed samowolą ustawodawcy, który zapewnił sobie prawo jednostronnego normowania jego uprawnień — to jednak liczy on i ma prawo liczyć na lojalność tegoż ustawodawcy w stosunku do siebie. Do kogoż ma mieć zaufanie jak nie do własnego Państwa? Wierzy zatem, że nic mu nie będzie odjęte ani uszczuplone ponad miarę naprawdę konieczną.

Jednakże nadzieja ta zawodzi. Szalone, jak na omawianą dziedzinę, tempo zmian podważa zaufanie do powagi prawa a kierunek tych zmian burzy doszczętnie wiarę w lojalność ustawodawcy. Powstaje znamienna, znana dobrze z historji niepewność losu człowieka, tak charakterystyczna dla systemów rządzenia, które zerwały z podstawami praworządności goniąc za złudną marą silnej i autorytatywnej władzy, której tą drogą zdobyć ani, tem więcej utrwalić niepodobna.

Przypatrzmy się dzisiejszemu położeniu prawnemu polskiego kolejarza, tego „pełnoprawnego", etatowego:

Pracuje, dają mu uposażenie, mniejsza o to jakie. Pilnuje swoich obowiązków ale nigdy nie jest pewny czy je spełnił należycie. Ma przestrzegać przepisów i instrukcyj służbowych, których dokładnie nie zna, bo ich nie dostał i nie ma do nich dostępu; ma strzec interesów Państwa, choć nie jest ministrem, ma zapobiegać wszystkiemu co interesom tym szkodę przynieść m o ż e a któż z śmiertelnych przewidzieć zdoła co komu kiedyś przypadkiem zaszkodzi? Ma zaniechać wszystkiego co *mogłoby* zakłócić należyty bieg pracy na kolejach i znowu nie jest w stanie proroczym duchem ocenić czy to lub owo mogłoby czy niemogłoby mieć skutek podobny. I musi być lojalny w służbie i poza służbą choć nikt nie jest w stanie pouczyć go należycie jaki jest właściwie stosunek pomiędzy owem pojęciem a zakresem jego praw obywatelskich, co mu wolno a co nie wolno, gdzie jest dziedzina pozostawolna od obowiązków służbowych, zabezpieczona przed ingerencją przedsiębiorstwa, któremu przecież nie zaprzedał się w niewolę, lecz któremu tylko prace swoją sprzedaje.

To też jeśli jest sumienny — ma zawsze sumienie niespokojne, choćby wiedziony doświadczeniem i pouczony przykładami przysięgał na wszystkie przepisowe ideologje, należał do wszystkich przepisowych organizacyj i był pod każdym względem i na każdym kroku z głębi swej duszy „błagonadjożny". A jest się o co niepokoić. Przecież naruszenie obowiązków służbowych grozi karą. Bóg jeden i władza wie, czy pracownik popełnił występek czy wykroczenie, a co zatem idzie, co go już jutro czeka. Może degradacja, może wydalenie, a może tylko nagana lub upomnienie. Sam delikwent tego wiedzieć nie może, nie służy mu prawo wyboru między grzechem ciężkim a powszednim, nie ma objektywnych kryterjów odróżniających zbrodnię od wykroczenia.

No i obrony nie ma przed karzącą ręką sprawiedliwości służbowej. Tyle tylko, że pójdzie jakiś kolega i powie, jeśli mu pozwolą, słów kilkadziesiąt. Ale to tylko taka ceremonja, bo w najlepszym razie może go ukarać np. Wyższa Komisja Dyscyplinarna bez jego udziału a nawet bez jego wiedzy.

Nie tylko ciemne strony ma jednak to życie. Są i jasne momenty. Dostał uposażenie. Dzięki Bogu, bo kto wie ile dostanie w następnym miesiącu, co mu obetną, co mu zabiorą i ile mu pozostawią? Może awansować, prawda, jeśli oczywiście zechce naczelnik, czy zawiadowca a niewiadomo jak tę jego przychylność zaskarbić? W interesy pieniężne z nim wchodzić nie wolno, nos każdy prawie ma taki, z jakim się urodził, a order nie każdy posiada. Perspektywa poprawy bytu rozpływa się tedy we mgle i tylko w marzeniach chyba może się kolejarz uwolnić od gorzkiej świadomości, że może do końca życia czy karjery służbowej pozostać tam, gdzie jest obecnie i nie wysłużyć czy nie wypracować sobie ani grosza podwyżki.

Jest jeszcze zabezpieczenie na starość, także niepewne; wczoraj dawali po 10-ciu latach, dziś już po 15-tu — kto wie po ilu latach dawać będą jutro i czy wogóle coś dawać będą? I ile będą dawać? Zapewne jak dotąd: co kilka miesięcy o parę, a co kilka lat o kilkanaście lub kilkadziesiąt procent mniej...

Ten obraz nie jest bynajmniej ani przesadny ani przejaskrawiony. Tak rzeczywiście w pobieżnym szkicu przedstawia się dola polskiego kolejarza.

Czem jest, jaką wartość przedstawia dla Państwa i dla przedsiębiorstwa kolejowego ten poddany swych bliższych i dalszych przełożonych, ten niewolnik swego prawa do życia w imię którego znosi to wszystko w milczeniu i pokorze, a tu i owdzie upadla się i poniża do roli gnębiciela, szpiega czy konfidenta? Czy z takim pracownikiem można osiągnąć sprawność pracy, czy można w nim wzbudzić przywiązanie, miłość do jego zawodu, czy można na nim polegać w chwili klęski czy nieszczęścia, w chwili, gdy zdobyć się trzeba na ofiarność czy męstwo?...

Powiedziano, że Rzeczpospolita stoi cnotą swych obywateli, wiadomo, że cnoty tej nic zastąpić nie może, że jej w szczególności nie zastąpią ani kary, ani redukcje, ani żadne rygory przyznane silnej, z pozoru tylko, władzy. Do takiej cnoty obywatelskiej zdolni są oczywiście tylko obywatele, nie poddani ani też nie niewolnicy czy też podkomendni. Tych zaś wychować może tylko prawo i praworządność. Najsroższe, najsurowsze prawo lepsze jest jeszcze od najłaskawszej samowoli, nic tak jak ona nie znieprawia i nie dezorganizuje. Aż dziw, że w zaślepieniu i upojeniu siłą władzy nikt wśród miarodajnych i kompetentnych tej prawdy dotąd nie dojrzał i nie zrozumiał.

Ścisłe określenie praw i obowiązków, określenie dwustronne, krępujące rządzących i podwładnych, rzeczowe, objektywne gwarancje zachowania i obrony tych praw i ich stateczna trwałość bez wyskoków i zmian—oto kardynalne wymogi praworządności. A wołanie o praworządność to nie warcholstwo ani też nie zamach na siłę i autorytet władzy: to postulat podyktowany szczerą i gorącą a u-

czciwą troską o dobro Państwa, o jego losy i przyszłość oraz o rozumnie pojęty interes P. K. P.

Sądzimy, że dość już eksperymentów i doświadczeń. Czas tworzyć podstawy spokojnej i pomyślnej przyszłości, a tego nie sposób uczynić bez przekreślenia nierozumnych przepisów i bez powrotu do zasad praworządności.

POŻYCZKA NA HAMULCE ZESPOLONE

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 53 pod poz. 486 ogłoszone zostało Rozporządzenie p. Prezydenta Rzplitej z dnia 9.VII b. r. w sprawie zaciągnięcia kredytu zagranicznego przez P. K. P. na wykonanie wzgl. dostawę hamulców automatycznych dla taboru kolejowego.

Mocą tego rozporządzenia przedsiębiorstwo P. K. P. upoważnione zostało do zaciągnięcia pożyczki do wysokości 4.800.000 funtów szterlingów (około 125.000.000 zł.) i do zawarcia odpowiedniej umowy o dostawę urządzeń hamulcowych z firmy „Westinghouse Brake and Saxby Signal Company Limited" w Londynie. Oprocentowanie nie może przekraczać 6½% w stosunku rocznym a tranzakcja zawarta ma być pod gwarancją Skarbu Państwa. Spłata zobowiązań zabezpieczona została na wszystkich wpływach brutto z eksploatacji linij kolejowych z wyłączeniem linji Kościerzyna - Somonino oraz niektórych linij węzła warszawskiego obciążonych poprzednio gwarancją dla pożyczki na elektryfikację tegoż węzła. Zabezpieczenia udzielono na 2-giem miejscu po pożyczce Dillonowskiej. Spory pomiędzy P. K. P. a firmą finansującą urządzenia hamulcowe mogą być poddane rozstrzygnięciu Sądu Polubownego.

Na zasadzie tego rozporządzenia zawarto umowę z wskazaną firmą. Według informacyj, które doszły do wiadomości publicznej tranzakcja ma charakter przeważnie towarowy. P. K. P. mają otrzymać w gotówce zaledwie 36.000.000 zł.; reszta dostarczona będzie w towarze. Owe 36 miljonów użyte będzie na roboty warsztatowe, a więc na przygotowanie urządzeń warsztatowych do czekającej je pracy i na przeróbkę hamulców ręcznych oraz na przystosowanie części parowozów towarowych do pracy na hamulcach zespolonych. Towarowa transza pożyczki ma być według zapewnień ze strony miarodajnej wykonana w 60% w Polsce; a w 40% w Anglji.

Program robót przewiduje zaopatrzenie w hamulce zespolone 39.000 wagonów towarowych a termin wykonania tej pracy określony został na lat 6.

Omawiana transakcja jest w czasach ostatnich trzecią już z rzędu celową pożyczką zagraniczną zaciągniętą przez P. K. P. na cele inwestycyjne. Dotychczasowe doświadczenia z poprzedniemi pożyczkami nie należą do najlepszych. Dotyczy to zwłaszcza francuskiej pożyczki na dokończenie linji węglowej. Pożyczka ta zawiodła niemal w zupełności. Nie udało się uruchomić 2-giej transzy tej pożyczki, przewidywany i reklamowany napływ kapitałów obcych nie nastąpił, prace wykonane zostały tylko połowicznie a koncesjonarjusz, któremu oddano kolej węglową w długoletnią dzierżawę nie kwapi się jakoś z objęciem zarządu i eksploatacji tej linji. O drugiej pożyczce, angielskiej na elektryfikację węzła warszawskiego nic jeszcze zdecydowanego powiedzieć nie można, ale już dzisiaj budzą się w kołach fachowych wątpliwości czy zapowiedziany program elektryfikacji wykonany będzie w terminie. Wszak linja średnicowa ma być zelektryfikowana ostatecznie najpóźniej do końca marca 1936 r. i upłynął już rok od czasu zawarcia umowy a dotąd jakoś postępu prac na tem polu nie widać. Jeśliby stan obecny miał trwać nadal, wówczas i tę drugą pożyczkę należałoby uważać za chybioną z punktu widzenia programu inwestycyj kolejowych.

Omawiając obie wspomniane pożyczki swego czasu na łamach „Maszynisty" dawaliśmy wyraz naszym wątpliwościom na temat istotnego celu, któremu pożyczki te służyć miały. Istniało wiele momentów, które uzasadniały przypuszczenie, iż chodziło w pierwszym rzędzie o zdobycie pewnej ilości pieniędzy zagranicznych dla celów polityki walutowej zaś P. K. P. odegrały przytem rolę objektu, który umożliwiał taką transakcję w okresie gdy zaciągnięcie pożyczki zagranicznej wprost na cele walutowe było bardzo trudne lub może i wręcz niemożliwe. Umocniała to podejrzenie polityka budżetowa, operująca olbrzymiemi a w czasie kryzysu zupełnie nierealnemi wpłatami P. K. P. do Skarbu Państwa. Wolno przypuszczać że tą drogą pożyczka kolejowa wędrować miała do Skarbu Państwa. Zdaje się, że te właśnie manipulacje były powodem niepowodzenia pożyczki na linję węglową a mnożą się oznaki że coś podobnego może się zdarzyć także i z pożyczką elektryfikacyjną.

Gdyby i obecna pożyczka miała ten sam charakter, gdyby jej celem głównym było zdobycie owych 36.000.000 zł. i pokrycie z tego źródła przewidzianej w planie finansowo - gospodarczym P. K. P. wpłaty do Skarbu Państwa wówczas niemożna by było spodziewać się zbyt szybkiego postępu prac nad wprowadzeniem zespolonych hamulców. W każdym jednak razie omawiania tranzakcja stanowi krok znaczenia bardzo doniosłego dla kolejnictwa polskiego.

Wprowadzenie hamulców zespolonych do ruchu towarowego jest dziś nie tylko wymogiem postępu lecz wprost koniecznością życiową dla P. K. P. Po zautomatyzowaniu hamulców towarowych w Niemczech i Szwajcarji, wobec postępu prac nad automatyzacją we Francji, w Belgji i w innych krajach Europy — nie sposób wprost utrzymać regularną komunikację międzynarodową bez hamulców zespolonych. Pozatem automatyzacja daje niewątpliwie znaczne korzyści w porównaniu z hamulcami ręcznemi.

Umożliwia przedewszystkiem znaczne zwiększenie ciężaru pojedyńczych wagonów i całych składów pociągów towarowych, daje możność zwiększenia przebiegów i wzmocnienia szybkości, podnosząc równocześnie sprawność i bezpieczeństwo ruchu. Są to pozycje ważne, ich efekt finansowy jest znaczny, do tego stopnia, iż wydatek na hamulce zespolone może liczyć na dość szybką amortyzację. Z punktu widzenia personelu parowozowego mają hamulce zespolone bardzo wiele stron dodatnich. Przedewszystkiem cały pociąg jest w ręku maszynisty, ustaje nieszczęsna zależność bezpieczeństwa ruchu od uwagi i przytomności hamulcowych, ustają owe codzienne a tak kłopotliwe wypadki przejeżdżania sygnałów z winy drużyny konduktorskiej, wypadki, za które pokutuje najczęściej i najciężej zwykle Bogu ducha winny maszynista. Ustaje niebezpieczeństwo zbiegłych wagonów, zwiększa się znacznie sprawność hamowania, które uskuteczniać można szybciej i pewniej niż przy hamulcach ręcznych.

Równocześnie, jak każdy zresztą postęp tak i hamulce zespolone mają swe strony ujemne dla personelu. W ustroju gospodarczym, w którym żyjemy, postęp techniczny, ułatwienia i wynalazki eskontuje dla siebie wyłącznie przedsiębiorca. Pracownikom postęp grozi najczęściej wyrzuceniem z pracy; stają się poprostu zbędnymi. Automatyzacja hamulców musi z konieczności spowodować przedewszystkiem znaczną redukcję konduktorów, lecz i na zmniejszenie zapotrzebowania służby parowozowej wpłynie niewątpliwie. Zwiększenie przebiegu parowozów i pociągów, zwiększenie szybkości, użycie cieżkich a silnych parowozów, wszystko to redukuje w stopniu bardzo znacznym zapotrzebowanie personelu parowozowego. Zwiększa się równocześnie odpowiedzialność maszynisty, wzrasta znacznie wysiłek jego nerwów i uwagi ale mało jest nadziei aby P. K. P. uwzględniły tę okoliczność np. przez skrócenie czasu pracy. Stoimy tedy wobec jeszcze jednej i to poważnej przyczyny, która przerzedza nasze szeregi i umożliwia dalszą redukcję personelu.

Zawierając omawianą na wstępie transakcję pożyczkową P. K. P. zdecydowały temsamem i system hamulców zespolonych. W rachubę wchodziły tylko te systemy, które odpowiadały wymogom ustalonym przez Międzynarodowy Związek Kolejowy i dopuszczone zostały do ruchu międzynarodowego. Nie tu miejsce na omawianie istniejących systemów hamulców dla ruchu towarowego. Czytelnikom naszym zagadnienie

to nie jest zresztą obcem. W przewidywaniu rychłej automatyzacji hamulców podawała „Technika Parowozowa" od szeregu lat bardzo szczegółowe teoretyczne i praktyczne artykuły pióra pierwszorzędnych fachowców o hamulcach zespolonych w ogólności i o poszczególnych ich systemach.

Od dłuższego też czasu odbywały się na P. K. P. próby hamulców różnego systemu. Rezultaty tych prób nie są nam znane ale znowu tutaj uzasadnionem jest, jak się zdaje, przypuszczenie, iż o wyborze systemu zdecydowały nie tyle rezultaty prób ile możliwość zaciągnięcia pożyczki na warunkach najbardziej dogodnych przedewszystkiem z punktu widzenia fiskalno - walutowego. Pomijamy już sprawę odrzucenia polskiego wynalazku inż. Lipkowskiego, co podobno nastąpiło z uwagi na niezakończony dotąd okres prób i nieuniknioną z tego powodu dłuższą zwłokę; wiadomo jednakże że zwycięski system Westinghouse - Lu w swej pierwotnej, typowej formie nie odpowiadał wymogom ustalonym przez M. K. i że trzeba go było dopiero, zdaje się pod naciskiem fachowców z M. K. kombinować z t. zw. urządzeniem S. A. B. aby stał się możliwym do przyjęcia. Nie chcemy wnikać głębiej w to skomplikowane nie tylko pod względem technicznym zagadnienie. Wymaga ono oświetlenia ze strony niezależnych fachowców, a może być oświetlone należycie tylko po uwzględnieniu wszystkich rozstrzygających momentów, co w chwili obecnej, jak się zdaje, trudne byłoby do uskutecznienia bez dostępu do źródeł urzędowych.

Tak, czy inaczej, mamy już wybrany system hamulców i uczyniliśmy krok stanowczy na drodze do ich automatyzacji w ruchu towarowym. Jeśli pożyczka hamulcowa nie podzieli losu swoich poprzedniczek możemy się spodziewać w niedługim już czasie poważnej zmiany w warunkach pracy naszej na pociągach towarowych. Postęp kroczy szybko, ogarnia ze wszystkich stron warsztat naszej codziennej pracy i modyfikuje znacznie jej warunki. Sam przez się jest on objawem naturalnym i zdrowym. Szkoda, że nie możemy go witać z tą radością i z tem uznaniem na jakie zasłużył jako krok dalszy na drodze cywilizacji albowiem nie my będziemy z niego korzystać.

SPRAWY SŁUŻBOWE

Postępowanie dyscyplinarne według nowych przepisów

Obowiązująca obecnie pragmatyka służbowa dla pracowników kolejowych (rozp. R. M. z dnia 1. I. 1934 r. Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 23) nie zawiera, jak wiadomo, w swej treści postanowień normujących postępowanie dyscyplinarne. Materjał objęty częścią V-tą (odpowiedzialność służbowa) poprzedniej pragmatyki rozdzielony został na dwie grupy. Pierwszą grupę stanowi t. zw. **dyscyplinarne prawo materjalne**, odpowiadające z grubsza przepisom kodeksu karnego. Zawiera ono postanowienia o zakresie odpowiedzialności a więc o winie, o rodzajach kar i o kompetencji karnej, o skutkach ukarania, o przedawnieniu i zatarciu skazania wreszcie zaś o zawieszeniu w służbie. Druga grupa zagadnień obejmuje t. zw. **formalne prawo dyscyplinarne** odpowiadające mniej więcej przepisom kodeksu postępowania karnego. O tych zagadnieniach wspomina pragmatyka tylko w sposób jaknajbardziej ogólny normując jedynie sprawy zasadnicze i podstawowe i pozostawiając szczegółowe ich unormowanie Ministrowi Komunikacji.

P. Minister Komunikacji wykorzystał służące sobie uprawnienia wydając rozporządzenie z dn. 30. I. 1934 Dz. Urz. M. K. Nr. 4 z r. 1934 poz. 5. Reguluje ono na zasadzie ogólnych postanowień pragmatyki sprawę organizacji komisyj dyscyplinarnych i tok postępowania dyscyplinarnego.

Zadaniem niniejszej notatki jest nietylko przedstawić zwięźle reguły postępowania dyscyplinarnego w myśl nowych przepisów, lecz nadto ocenić je krytycznie z punktu widzenia interesów i uprawnień pracowników P. K. P. Podstawą krytycznej oceny tych postanowień są dla nas postulaty pracownicze, sformułowane szczegółowo i wyczerpująco w **projekcie pragmatyki służbowej** wypracowanym w r. 1929 przez Związki Z. Z. M. i Z. Z. K., uzgodnionym następnie z innemi poważnemi związkami pracowniczemi i wniesionym do Sejmu. Aczkolwiek wskutek znanych powszechnie wypadków politycznych projekt ten nie mógł stać się ustawą, to jednakże stanowi on i stanowić będzie nadal wyraz jednomyślnych życzeń ogółu pracowników, opracowany sumiennie i szczegółowo, i uzasadniony należycie a biorący pod uwagę nie tylko jednostronnie pojęte interesy personelu kolejowego lecz także interes przedsiębiorstwa P. K. P., przedewszystkiem zaś urzeczywistniający podstawowe wymogi praworządności i sprawiedliwości.

Jako taki stanowi on dla nas wytyczną, wskazującą kierunek naszych starań zmierzających do zdobycia lub stanowienia gwarancyj sprawiedliwości i praworządności w tej tak ważnej dziedzinie życia służbowego.

I.
ORGANIZACJA KOMISYJ DYSCYPLINARNYCH.

Zaznaczyć wypada przedewszystkiem, że Komisje Dyscyplinarne nie są jedynym organem powołanym do karania naruszeń obowiązków służbowych, ani nawet jedynym organem uprawnionym do nakładania t. zw. kar dyscyplinarnych, t. j. kar cięższego rodzaju. Pragmatyka zna dwa rodzaje kar za naruszenie obowiązków służbowych t. j. kary porządkowe i kary dyscyplinarne. Do nakładania kar porządkowych (upomnienie i kara pieniężna do wysokości 10% uposażenia miesięcznego) upoważnieni są właściwi zwierzchnicy służbowi w granicach kompetencyj wynikających z przepisów organizacyjnych. Z pośród przewidzianych w pragmatyce 7-miu stopni kar dyscyplinarnych 3 pierwsze i najlżejsze (nagana, grzywna do wysokości 10% uposażenia na okres od 2 miesięcy do 1 roku i przeniesienie bez zwrotu kosztów przesiedlenia) nakładać mogą również właściwi zwierzchnicy bez udziału Komisyj Dyscyplinarnych. Dopiero 4 najcięższe kary dyscyplinarne (obniżenie uposażenia o jedną grupę, obniżenie uposażenia o jedną lub 2 grupy z przeniesieniem do innej miejscowości bez zwrotu kosztów przesiedlenia, zwolnienie ze służby ze zmniejszeniem zaopatrzenia emer. lub odprawy najwyżej o 50% i wydalenie ze służby z utratą wszystkich praw wynikających ze stosunku służbowego) oddane zostały, jeśli chodzi o pracowników etatowych i niektórych stałych (o czem niżej) do wyłącznej dyspozycji Komisyj Dyscyplinarnych. Nie znaczy to oczywiście aby Komisje Dyscyplinarne wogóle owych lżejszych kar nakładać nie mogły; owszem mają one prawo wymierzania także dyscyplinarnych kar lżejszych jeśli uzasadniają to wyniki postępowania. Jednakże pod orzecznictwo Komisyj dostają się wskutek tak sformułowanych postanowień pragmatyki z reguły tylko sprawy najpoważniejsze, takie, w których właściwy zwierzchnik uważa 3 pierwsze kary stojące do swej dyspozycji za zbyt niskie w stosunku do przewinienia zarzucanego pracownikowi.

Ponadto kompetencja Komisyj Dyscyplinarnych ograniczona została w zasadzie tylko do nakładania kar najcięższych w stosunku do pracowników etatowych. Pracownicy stali i praktykanci w zasadzie nie podlegają orzecznictwu Komisyj a wszystkie bez wyjątku kary dyscyplinarne nie wyłączając wydalenia może na nich nakładać właściwy zwierzchnik. Jedynie w drodze wyjątku, aby uniknąć zbyt jaskrawego naruszenia uprawnień nabytych, postanawia pragmatyka w przepisach przejściowych, iż ci pracownicy stali, którzy do dnia 1. II. 1934 byli „nieetatowymi" w rozumieniu dawnej pragmatyki korzystają nadal z dawnych uprawnień tak, że podlegają Komisjom Dyscyplinarnym a właściwy zwierzchnik nie może nakładać na nich 4 najcięższych kar dyscyplinarnych.

To ograniczenie kompetencji Komisyj Dyscyplinarnych i niesłychane rozszerzenie uprawnień dyscyplinarnych „właściwych zwierzchników"

jest, oczywiście, sprzeczne z postulatami personelu. Stanowi ono wyraz modnych obecnie tendencyj do zwiększania wszelkimi sposobami autorytetu władzy, do skoncentrowania w jej ręku wszelkich uprawnień do dyspozycji losem pracownika a, co zatem idzie, do poddania go pod najsurowsze rygory, ukrócenia jego uprawnień i utrzymania go w ten sposób w więzach całkowitej zależności życiowej od zwierzchników. Tendencja ta jest jednak sprzeczna z wymogiem praworządności. Pracownik jest obywatelem państwa. Oddając pracę swą temu Państwu poddaje się prawom i rygorom dyscypliny służbowej ma jednak prawo żądać aby jego los, aby jego prawa nabyte i opłacone długoletnią często pracą nie mogły być przekreślone mocą i wolą jednego człowieka. Ma prawo wymagać aby na wypadek podejrzenia o naruszenie obowiązków służbowych wina jego było rozpatrzona i oceniona wszechstronnie i bezstronnie przez niezależną instytucję dającą gwarancję swobody sumienia i wyodrębnioną z normalnych trybów machiny administracyjnej. Innemi słowy żądamy aby prawo karania występków służbowych było zagadnieniem **wymiaru sprawiedliwości** a nie jednym z aktów **polityki personalnej,** mającej ponadto obecnie tendencję do wkraczania w dziedziny obce najzupełniej zakresowi obowiązków służbowych pracownika. Dlatego nie przestaniemy się domagać aby prawo nakładania wszystkich bez wyjątku kar dyscyplinarnych służyło wyłącznie Komisjom Dyscyplinarnym i aby z prawa tego korzystali wszyscy bez wyłączeń pracownicy zatrudnieni stale.

Do orzekania w sprawach dyscyplinarnych w ramach kompetencji powyżej omówionej powołane są **Komisje Dyscyplinarne** przy Dyrekcjach K. P. oraz **Wyższa Komisja Dyscyplinarna** przy Ministerstwie Komunikacji. W skład Komisji Dyscyplinarnej przy DOKP. wchodzą od chwili wejścia w życie nowych przepisów: przewodniczący z odpowiednią ilością zastępców oraz 100 członków mianowanych i odwoływanych przez Ministra Komunikacji na wniosek Dyrektora K. P. z pośród etatowych pracowników K. P. przynależnych służbowo do danej Dyrekcji i zatrudnionych w jej siedzibie. Wyższa Komisja Dyscyplinarna przy M. K. składa się z przewodniczącego, jego zastępców i odpowiedniej ilości członków również mianowanych i odwoływanych przez Ministra. Komisja Dyr. obraduje w kompletach złożonych z przewodniczącego lub jego zastępcy oraz 2 członków Komisji wyznaczonych przez przewodniczącego. W takich samych kompletach obraduje i orzeka Wyższa Komisja Dyscyplinarna.

Wprowadzenie w skład Komisyj Dyscyplinarnych wyłącznie mianowańców pogarsza znacznie dotychczasowy, bynajmniej nie idealny, stan rzeczy. Przed dn. 1. II. 1934 w skład kompletu orzekającego wchodził obok przewodniczącego jeden członek mianowany i jeden wylosowany z tego działu służby, do którego należał oskarżony. Jeśli było więcej oskarżonych należących do różnych rodzajów służby — skład kompletu orzekającego zwiększał się automatycznie o przedstawicieli każdego rodzaju służby, reprezentowanego wśród oskarżonych. Nie było to, jak już stwierdziliśmy, postanowienie idealne: losowanie wprowadzało do kompletu ludzi dobranych przypadkiem, bez względu na to, czy nadawali się oni do spełniania trudnych funkcyj sędziego dyscyplinarnego. Coprawda przewodniczący wyznaczał i dobierał spośród wylosowanych tego członka komisji, który mu się n. p. podobał, pogarszało to jednak jeszcze stan rzeczy, stwarzało bowiem możność celowego dobierania kompletu co oczywiście zmniejszało znacznie gwarancję bezstronności i sprawiedliwości orzecznictwa. Bądź co bądź istniał jednak, przynajmniej jakiś surogat udziału w orzekaniu czynnika bezstronnego, pochodzącego z grona pracowników a wyznaczonego do pełnienia funkcyj sędziowskich nie rozkazem władzy lecz losem.

Obecnie Komisje składają się wyłącznie z mianowańców. Nie chcemy i nie wolno nam nawet kwestjonować z góry i bez podstawy czyjejkolwiek bezstronności. Chodzi jednakże nie o to, aby wdzierać się w sumienia sędziów dyscyplinarnych, lecz o to, aby już w samych przepisach istniały rzeczowe gwarancje bezstronności, fachowości i niezależności orzecznictwa. Dlatego pracownicy kolejowi domagali się i domagają się nadal aby przewodniczącym Komisji Dyscyplinarnej był **sędzia,** niezależny od władz kolejowych, fachowo przygotowany i swobodny w swej działalności oraz aby w skład Komisji wchodzili członkowie nie mianowani ani nie wylosowani lecz **wybrani** przez ogół pracowników. Tylko w takim składzie komisja może być, jak tego wymaga § 11 omawianych przepisów, rzeczywiście „samodzielną i niezawisłą". Obecny stan rzeczy według którego w komplecie orzekającym zasiadają 2 mianowańcy dobierani swobodnie i dowolnie przez przewodniczącego, żadnych rzeczowych gwarancyj bezstronności i niezawisłości nie daje a wspomniane postanowienia § 11 muszą być w tych warunkach jedynie słowami bez treści.

Przepisy ustalają szczegółowo warunki. którym odpowiadać musi członek Komisji. Nie mogą być członkami pracownicy nie posiadający 5-ciu lat nieprzerwanej służby kolejowej ani też pracownicy karani sądownie lub dyscyplinarnie lub też tacy przeciwko którym toczy się postępowanie sądowo karne. Mandat mianowanego członka gaśnie w razie prawomocnego rozwiązania stosunku służbowego, prawomocnego ukarania w drodze sądowej lub dyscyplinarnej oraz przeniesienia do innej miejscowości. Oczywiście ponadto Minister Komunikacji, który członka mianował może mu mandat w każdej chwili cofnąć z własnej inicjatywy lub na jego prośbę. Mandat ulega zawieszeniu w razie wdrożenia przeciw członkowi postępowania dyscyplinarnego lub sądowo karnego, w razie zawieszenia w służbie na czas trwania urlopu bezpłatnego i na czas pozostawania w stanie nieczynnym.

II.

RZECZNICY I OBROŃCY.

Przy każdej Komisji Dyscyplinarnej jak również przy Wyższej Komisji Dyscyplinarnej urzęduje rzecznik dyscyplinarny z odpowiednią ilością zastępców.

Rzecznika przy wyższej Komisji Dyscyplinarnej mianuje i odwołuje Minister Komunikacji, rzeczników zaś przy Komisjach Dyscyplinarnych właściwy Dyrektor K. P.

Urzędnicy ci spełniają funkcje prokuratorów dyscyplinarnych. Zadaniem ich jest, według brzmienia przepisów „strzeżenie dobra służby naruszonego przez uchybienie obowiązkom służbowym oraz stanie na straży godności i powagi stanowiska pracownika". Mają oni zapewniony udział w postępowaniu dyscyplinarnem w każdem stadjum postępowania, formułują akt oskarżenia, oskarżają ustnie na rozprawie dyscyplinarnej wreszcie mają prawo wnosić odwołanie od orzeczeń Komisji do wyższej K. D. W wykonaniu swych obowiązków są ogólnie zależni od Dyrektora Kolei a w sprawach ważniejszych są formalnie nawet skrępowani obowiązkiem uzyskiwania zatwierdzenia swoich wniosków przez tegoż Dyrektora.

Pracownik pociągnięty do odpowiedzialności dyscyplinarnej w trybie postępowania przed Komisją Dyscyplinarną może korzystać z pomocy obrońcy.

Obrońcą może być tylko pracownik P. K. P. i to tylko z pośród zatrudnionych stale w tym samym okręgu dyrekcyjnym co oskarżony. Oskarżony może sobie obrońcę swobodnie wybrać lub też może w ciągu 7 dni od otrzymania wezwania na rozprawę prosić Dyrektora K. P. o wyznaczenie sobie obrońcy z urzędu.

Pracownik nie może być obrońcą, gdy jest zawieszony w służbie, gdy toczy się przeciwko niemu dochodzenie służbowe albo postępowanie dyscyplinarne lub gdy trwają skutki nałożonej nań kary dyscyplinarnej, Nadto traci obrońca mandat z powodów analogicznych, jak członkowie Komisji Dyscyplinarnej z tą tylko różnicą, iż przeniesienie do innej miejscowości nie pozbawia go mandatu.

Obrońcą z *wyboru* można być tylko raz w miesiącu.

Obrońca posiada w postępowaniu dyscyplinarnem przed Komisjami Dyscyplinarnemi te same prawa, które służą oskarżonemu. Ma on obowią-

zek przytoczyć w obronie wszystkie okoliczności, które uważa za konieczne w interesie oskarżonego oraz obowiązany jest zachować w tajemnicy wszelkie poufne informacje, które otrzymał z racji pełnienia swych funkcyj. Otrzymuje on z urzędu urlop niezbędny do spełnienia swoich zadań (badanie aktów, udział w rozprawie), a jeśli postępowanie dyscypl. toczy się poza jego siedzibą służbową, ma prawo do zwrotu kosztów podróży i djet tak, jak przy podróżach służbowych. Nie wolno mu natomiast przyjmować w jakiejkolwiek formie wynagrodzenia za swe czynności ani też wykorzystywać w inny sposób swej pomocy dla zapewnienia sobie korzyści osobistych.

Jak widać z powyższego streszczenia — przepisy o obrońcach dyscyplinarnych są z nieznanych i niezrozumiałych powodów rygorystyczne. Zdawałoby się, że nie ma żadnego rozsądnego powodu, któryby nakazywał utrudniać oskarżonemu obronę. Tymczasem omawiane przepisy czynią to w sposób znamienny i jaskrawy. Przedewszystkiem nie może być obrońcą nikt z poza grona pracowników kolejowych. Dlaczego? Czyż nie może być obrońcą n. p. adwokat, i czy nie zasługuje na uwzględnienie postulat związków, aby one mogły utrzymywać i rejestrować specjalnych obrońców dyscyplinarnych? Każdy obywatel oskarżony o obrazę czci i zagrożony grzywną lub kilkoma dniami aresztu może korzystać w sądzie z pomocy adwokata a więc prawnika, fachowca, dysponującego i wiedzą i doświadczeniem zawodowem, a pracownik P. K. P. pociągnięty do odpowiedzialności za poważne, przynajmniej w oczach władzy, naruszenie obowiązków i zagrożony conajmniej degradacją lub nawet wydaleniem, czyli karami, które uszczuplają, a nawet niweczą dorobek pracy całego jego życia i grożą mu poderwaniem podstawy egzystencji — może sobie wybierać obrońcę tylko z pośród kolegów. W praktyce życia obrońcą bywa najczęściej pracownik służby wykonawczej, a więc nie prawnik i nie fachowiec w tym zakresie, bo dostęp do nielicznych prawników, zatrudnionych w administracji kolejowej jest, dla większości oskarżonych niemożliwy. Razi tu oczywiste pokrzywdzenie oskarżonego. Oskarża go rzecznik dyscyplinarny, urzędnik Dyrekcji z reguły prawnik, sądzi go Komisja, w której jedyną osobą, mającą wpływ rzeczywisty jest przewodniczący również z reguły prawnik — a broni go kolega maszynista, konduktor i t. p. Znajomość fachu, praktyczna znajomość przepisów i doświadczenie zawodowe — to jeszcze zamało dla należytego pełnienia funkcyj obrońcy. Wątpliwości fachowe mogą i powinni wyjaśniać rzeczoznawcy, a obrońca ma przedewszystkiem stać na straży należytego przestrzegania przepisów prawa dyscyplinarnego i powinien być fachowcem w tej właśnie dziedzinie.

W dodatku przepisy ograniczają obrońców z wyboru do pełnienia tych funkcyj nie częściej jak raz w miesiącu. Prawdopodobnie dlatego, aby wśród pracowników nie powstał nowy rodzaj ubocznego zajęcia, ale przepis ten uniemożliwia pracownikom równocześnie nabranie wprawy i doświadczenia w funkcjach obrończych, które do łatwych bynajmniej nie należą. Jeśli znajdzie się wśród pracowników ktoś, kto nadaje się do funkcji obrońcy—to nie ma on możności zdobyć w tej dziedzinie doświadczenia, bo go przepisy krępują. Dlatego też obrona ogranicza się najczęściej do wygłoszenia na rozprawie dłuższego lub krótszego przemówienia, które n. b. na treść orzeczenia mało tylko wpływu mieć może. Pomija natomiast obrońca z reguły środki obrony, które nawet w ramach kolejowych przepisów dyscyplinarnych użyte być mogą, a mają znaczenie istotne i doniosłe, a pomija dlatego, że nie zdaje sobie sprawy z istoty swoich uprawnień i nie rozumie swych funkcyj w całokształcie postępowania. Obniża to bardzo poziom orzecznictwa dyscyplinarnego i jest dla interesu oskarżonych nadzwyczaj szkodliwe.

Dlatego też postulatem naszym jest dopuszczenie do obrony fachowców t. j. adwokatów i obrońców specjalnych, wyznaczonych i zarejestrowanych przez Związki zawodowe oraz zniesienie wszelkich ograniczeń, stosowanych do obrońców z pośród pracowników P. K. P. C. d. n.

W SPRAWIE RENT Z KASY EMERYTALNEJ B. ZAB. PRUSKIEGO

Nowe przepisy emerytalne, obowiązujące od dn. 1.II.1934 postanawiają w § 16 ust. (1) pkt. 4, iż wypłatę zaopatrzenia emerytalnego wstrzymać należy na okres pobierania renty z Kasy Emerytalnej dla robotników kolejowych b. dzielnicy pruskiej. To samo dotyczy zaopatrzeń wdowich (§ 25 ust. (1) pkt. 3) oraz zaopatrzeń sierocych (§ 34 ust. (1) pkt. 3).

W związku z temi postanowieniami Zarząd Kasy Emerytalnej wystosował do rencistów pisma, w których proponuje im podpisanie deklaracji wyrażającej zgodę na wstrzymanie wypłaty rent dodatkowych i pouczając ich, iż w razie odmowy podpisania tej deklaracji wstrzymana zostanie wypłata zaopatrzenia z funduszów P. K. P.

Ponieważ interesanci zgłaszają się masowo do Centrali Związku, domagając się pomocy prawnej, celem obrony swych praw, przeto wyjaśnić należy, iż **stanowisko Związku Kasy Emerytalnej, niestety, w zasadzie słuszne.** Wobec brzmienia podanych na wstępie przepisów — jak długo osoba uprawniona do zaopatrzenia emerytalnego, (wdowiego, sierocego) z funduszów P. K. P. pobiera rentę z Kasy Emerytalnej dla robotników b. zaboru pruskiego, tak długo nie może pobierać należnego sobie zaopatrzenia. Wobec braku wyraźnych zastrzeżeń dotyczy to wszystkich bez wyjątku rent, a więc i rent t. zw. dodatkowych z oddziału B. Kasy, co jest tem więcej krzywdzące i uderzające, że ubezpieczenia dodatkowe w oddziale B. były dobrowolnie i dodatkowo opłacane przez pracowników. Teoretycznie ma każdy uprawniony prawo wyboru. Nikt go nie może zmusić do zrzecenia się uprawnień rentowych, ale taki wybór najczęściej się nie opłaca. Renty są z reguły skromne i niższe od zaopatrzeń wypłacanych przez P. K. P., gdy zaś zaopatrzenia i renty jednocześnie pobierać nie można — nie pozostaje nic innego, jak zgodzić się na wstrzymanie wypłaty renty.

W granicach środków prawnych nie ma na to żadnej rady. Nie pomoże tu ani odwołanie ,ani skarga do N. T. A., albowiem przepis jest wyraźny i niedwuznaczny a ew. wstrzymanie wypłaty zaopatrzenia w razie odmowy podpisania deklaracji, byłoby w treści przepisów zupełnie uzasadnione. Niewątpliwa krzywda, nie pierwsza i nie jedyna, wynika tu z treści obowiązującego prawa i usunięta być może jedynie przez zmianę tegoż prawa, co jednak wymaga użycia innych środków i innej drogi i na co pojedyńczy pokrzywdzony wpływu wywrzeć nie może.

Zresztą i z ogólnego punktu widzenia sprawa jest trudna i zawikłana. Wynika ona z istnienia obok siebie w b. zab. pruskim 2 rodzajów ubezpieczenia społecznego dla pracowników kolejowych oraz z faktu, iż Ministerstwo Komunikacji nie może sobie dać rady z uporządkowaniem stosunków i nie zdobyło się dotąd na celowe i rozumne powiązanie z sobą obu tych rodzajów ubezpieczenia. Nie znając kulisów tej sprawy, nie wiemy jakie trudności wchodzą tutaj w grę. Faktem jest jednak, że Ministerstwo Komunikacji, uważa za rzecz dopuszczalną i stosowną wojować z Kasą Emerytalną kosztem własnych pracowników oraz ich rodzin. Swego czasu, gdy chodziło o wymuszenie na Kasie aby zapłaciła wkładki za pracowników etatowych, którym zaliczono okres ubezpieczenia w Kasie do wysługi emerytalnej na P. K. P., zastosowano postanowienie o wstrzymaniu zaliczania te-

Celem uniknięcia pomyłek, fałszywego informowania członków, zbędnych wyjaśnień i niepotrzebnej korespondencji — każdy nowowybrany członek Zarządu Okręgu i Koła ma obowiązek zapoznać się ze wszystkiemi dotychczasowemi okólnikami Centrali Związku.

go okresu dopóki wkładki nie zostaną wpłacone. Wycofano się coprawda z tego stanowiska ale częściowo tylko i połowicznie, a skutki dały się odczuć w postaci licznych skarg i procesów oraz w postaci dotkliwych strat, które ponieśli emeryci, wdowy i sieroty.

Obecnie znowu M. K. chwyciło swoich pracowników za nogi i uderza nimi — nie wiemy czy w Kasę, czy w Ministerstwo Opieki Społecznej, czy może jeszcze w jaką inną instytucję. Moralna strona zagadnienia spoczywa w tem, że Ministerstwo odbiera rencistom prawa, które w zaufaniu do obowiązucych ustaw nie tylko dobrze nabyli, ale i opłacili, zaś posmaku specjalnego dodaje temu sposób w jaki ten cel urzeczywistniono. Zamiast zabrać się do uporządkowania stosunków, zamiast skończyć raz z dwutorowością ubezpieczeń, załatwić sprawę, jak to się mówi, od głowy, i zabezpieczywszy prawa nabyte pozbyć się nareszcie kłopotliwego przedewszystkiem dla P. K. P. bałaganu — Ministerstwo wygrywa interesy rencistów przeciwko Kasie, a czyni to w sposób coprawda dowcipny i chytry, ale niezupełnie licujący z powagą przepisów mających moc ustawową.

Sprawa wymaga oczywiście podjęcia rzeczowej interwencji w M. K., co z naszej strony nastąpi. Tymczasem jednak rozporządzenie z 28.II 1934 będzie zapewne wykonane, a pokrzywdzeni muszą się przepisom prawa podporządkować.

Ze strony Prezydjum Z. Z. M. i redakcji „Maszynisty" korzystamy ze sposobności, aby podkreślić poważne zasługi kol. Żochowskiego dla dobra Związku, dając równocześnie wyraz przekonaniu, że kol. Żochowski, który pozostaje nadal członkiem Związku, utrzyma w przyszłości kontakt z ośrodkami naszej działalności i służyć będzie ogólnemu dobru nadal tak jak dotąd cenną swą radą i pomocą.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM ZWIĄZKU

Dnia 26.VI.1934 r. — w M. K. w sprawach: przydzielania pociągów, napraw parowozów i ustosunkowywania się władz miejscowych do tychże napraw — **kol. Borkowski.**

Dnia 6.VII.1934 r. — w D. O. K. P. Wilno w sprawie kol. Plesuna — **kol. Borkowski.**

Dnia 7.VII.1934 r. — u p. Naczelnika Oddziału Mechanicznego Wołkowysk w sprawach służbowych — **kol. Borkowski.**

Dnia 17.VII.1934 r. — w D. O. K. P. Wilno w sprawie Plesuna — **kol. Borkowski.**

Dnia 18.VII.1934 r. — w M. K. w sprawie Anweilera Tadeusza — **kol. Borkowski i Komorowski.**

Dnia 23.VII.1934 r. — w M. K. w sprawach kol. Buzy, Plesuna, Tomickiego, Hinca, Kowalskiego, Ograbka, Rydzewskiego, Możdżka, Skuzy — **kol. Komorowski i Siadak.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM Z. Z. M.

Dnia 24.VI. 1934 r. — Posiedzenie Zarządu Głównego Z. Z. M. — **kol. kol. Borkowski, Komorowski, Siadak i Lisiewicz.**

Dnia 27.VI.1934 r. — Zebranie Koła Częstochowa — **kol. Lisiewicz.**

Dnia 28.VI.1934 r.— Zjazd Okręgu Krakowskiego — **kol. Komorowski i Siadak.**

Dnia 3.VII.1934 r. — W sprawach organizacyjnych w Radomiu — **kol. Borkowski.**

Dnia 3.VII.1934 r. — Zebranie Koła Zdołbunów — **kol. Siadak.**

Dnia 6.VII.1934 r. — Zebranie Koła Myszyniec — **kol. Komorowski i Lisiewicz.**

Dnia 7.VII.1934 r. — Zebranie Koła Wołkowysk — **kol. Borkowski.**

Dnia 14.VII.1934 r.—Zebranie Koła Łódź — **kol. Siadak i Lisiewicz.**

Dnia 15.VII.1934 r.—Zebranie Koła Sosnowiec — **kol. Borkowski i Komorowski.**

Dnia 21.VII.1934 r.—Zebranie Koła Zbąszyń — **kol. Siadak.**

Dnia 22.VII.1934 r. — 10-cio lecie poświęcenia sztandaru Koła Grudziądz — **kol. Borkowski.**

LUBLIN

Pożegnanie kol. Michała Żochowskiego. Z dniem 31 grudnia 1933 roku przeszedł w stan spoczynku po uzyskaniu prawa do pełnego zaopatrzenia emerytalnego kol. Michał Żochowski, długoletni i zasłużony działacz naszej organizacji.

Wstąpiwszy do jej szeregów jako jeden z pierwszych w swojem środowisku wybił się wnet, dzięki swym zaletom na stanowisko kierownicze, piastował przez pewien okres godność Prezesa Okręgu, zaś w ciągu wielu lat stale przewodniczył kołu miejscowemu w Lublinie, kierował sprawnie tym dużym ośrodkiem ruchu związkowego i reprezentował go na walnych zjazdach i zjazdach okręgowych. Czynny był również jako wytrawny i doświadczony obrońca dyscyplinarny oddający chętnie swe cenne usługi w tej dziedzinie członkom Związku.

Zarówno w środowisku swej bezpośredniej działalności organizacyjnej jak też i w szerszem gronie członków naszego Związku cieszył się kol. Żochowski zasłużoną sympatją i ceniony był za wytrawność swego sądu, za powagę i odwagę swego zdania i za niezwykłą uczynność, dzięki której wiele dobrego zdziałał dla potrzebujących pomocy. Dzięki tym swoim zaletom zdobył sobie uznanie także wśród przedstawicieli społeczeństwa lubelskiego, wśród ogółu kolejarzy lubelskich i u przedstawicieli administracji kolejowej.

Ustępującego z czynnej pracy kolejowej w pełni sił kol. Żochowskiego żegnało grono życzliwych i przyjaciół wieczorem pożegnalnym, w którym m. i. wzięli udział p. Nacz. O. M. inż. **Pupko**, Nacz. Par. p. **Banaszkiewicz** oraz Nacz. pp. **Skawski** i **Nacikowski.** Na wieczorze wygłoszono kilka serdecznych przemówień życząc zasłużonemu koledze długich lat zasłużonego wypoczynku w zdrowiu i pomyślności.

GNIEZNO

Jubileusz pracy związkowej kol. Trawki. Dnia 5 sierpnia 1934 mija lat 10 od chwili, w której rozpoczął działalność organizacyjną w szeregach naszego Związku obecny przewodniczący Koła Gniezno kol. **Stanisław Trawka.**

Wielkopolanin z pochodzenia, powróciwszy z wojny i wziąwszy udział w powstaniu wielkopolskiem, poświęcił się kol. **Trawka**, jako fachowiec pracy zawodowej w kolejnictwie stając w pierwszym szeregu tych pracowników, którzy w najcięższych warunkach podjęli trud uruchomienia kolei w b. zaborze pruskim. Zdobywając szybko wiedzę i doświadczenie zawodowe, ceniony dla swej sumienności i sprawności zawodowej pełni kol. **Trawka** obowiązki swoje zyskując sobie zasłużone uznanie.

Jako świadomy swych obowiązków społecznych obywatel nie ogranicza się jednak kol. **Trawka** do pracy ściśle zawodowej lecz wcześnie wkracza na arenę pracy społecznej znajdując do niej sposobność w szeregach naszej organizacji. Zdobywszy sobie zaufanie kolegów obejmuje dnia 5. VIII. 1924 stanowisko sekretarza Koła Gniezno i odtąd już — z krótką przerwą spowodowaną ciężką chorobą — związany jest stale z działalnością i pracami tej poważnej komórki naszego życia związkowego. Zarówno na stanowisku sekretarza jak też i przewodniczącego Koła jak niemniej w pracy oświatowej w charakterze skarbnika Kółka Technicznego jest stale duszą i ośrodkiem celowych wysiłków uwieńczonych poważnemi rezultatami. Dzięki swym zaletom osobistym umie wytworzyć wokół siebie atmosferę karności organizacyjnej i ofiarnej pracy dla dobra ogółu. To też Koło Gniezno pod jego przewodnictwem i przy jego twórczej współpracy zdobyło sobie uznanie jako wzorowy ośrodek organizacyjny.

Przy sposobności 10-cio letniego jubileuszu pracy związkowej kol. **Trawki** pragniemy podkreślić jego niepowszednie zasługi dla wspólnej naszej sprawy przesyłając mu równocześnie życzenia osobistej pomyślności i wyrażając przekonanie, iż dalsza jego działalność będzie równie owocną jak dotychczasowa i że zapewni mu ona uznanie ogółu i da mu wewnętrzne zadowolenie płynące z poczucia godnie spełnionego obowiązku pracy społecznej.

SPÓŁDZIELNIA MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

i kandydatów dla budowy Domu Wypoczynkowego w **Jastrzębiu-Zdroju.**

NADZWYCZAJNE ZGROMADZENIE CZŁONKÓW.

Rada Nadzorcza i Zarząd Spółdzielni podają do wiadomości, że na podstawie postanowień § 30 statutu Spółdzielni i w wykonaniu uchwały Zgromadzenia członków z dn. 3-go czerwca 1934 r. zwołują Nadzwyczajne Zgromadzenie członków.

na dzień 2 września 1934 r. godz. 10, w domu Spółdzielni w Jastrzębiu Dolnem Nr. 15.

Porządek obrad:

1) Zagajenie.
2) Odczytanie protokółu ostatniego Zgromadzenia członków.
3) Sprawozdanie Rady Nadzorczej i Zarządu Spółdzielni za okres od dn. 3 czerwca 1934 r.
4) Zatwierdzenie bilansu za r. 1933.
5) Likwidacja Spółdzielni (uchwała ostateczna, w drugim terminie w myśl art. 75 punkt 5 Ustawy o Spółdzielniach).
6) Wybór likwidatorów.
7) Wolne wnioski.

Jeżeli w oznaczonym terminie nie stawią się członkowie w ilości umożliwiającej, zgodnie z postanowieniami statutu, powzięcie ważnych uchwał odbędzie się tegoż samego dnia o godzinie 11 ponowne Zgromadzenie członków, którego uchwały będą ważne bez względu na ilość obecnych.

Katowice, dnia 1.VIII.1934.

Za Radę Nadzorczą (—) *Gacka* przewodniczący.

Za Zarząd (—) *Bartuś* prezes. (—) *Waleusz IV* skarbnik

PODZIĘKOWANIA

Wszystkim Kolegom bez względu na ich przynależność związkową, którzy urządzili mi wieczór pożegnalny, z racji odejścia mego w stan spoczynku, okazując mi tym sposobem swą życzliwość i sympatję, p. Naczelnikowi Oddziału Mechanicznego w Lublinie p. Inż. **Pupko,** Naczelnikowi Parowozowni p. **Banaszkiewiczowi,** Naczelnikom p. p. **Skawskiemu i Nacikowskiemu,** za wzięcie udziału w uroczystości i za serdeczne przemówienia, Kolegom **Budzejce** Stanisławowi i **Baciorowi** Władysławowi za ich szczególne zajęcie się tym wieczorem jak również za ich prawdziwie koleżeńskie przemówienia, Sekretarzowi Koła Lublin kol. **Szymańskiemu,** który imieniem Zarządu Koła wziął udział w mojem pożegnaniu wyrażam tą drogą serdeczne podziękowanie.

Emerytowany maszynista parowozowni Lublin
Michał Żochowski.

* * *

Wszystkim, którzy oddali ostatnią posługę mężowi mojemu ś. p. **Bolesławowi Cegłowskiemu,** maszyniście parowozowni Łódź - Kaliska, a w szczególności: Zarządowi Głównemu Związku Zaw. Maszynistów w Warszawie za wydelegowanie przedstawiciela ze sztandarem, Zarządowi Koła Łódź - Kaliska, a w pierwszym rzędzie Prezesowi tegoż Koła p. Drążkiewiczowi, Naczelnikowi Oddziału p. inż. Feldowi, orkiestrze kolejowej, wszystkim kolegom i znajomym zmarłego, którzy tak licznie wzięli udział w pogrzebie — składam serdeczne „Bóg zapłać".

Kamila Cegławska
Łódź.

* * *

Panu Jaworskiemu, maszyniście instrukt. parowoz. Warszawa Główna, składam tą drogą serdeczne podziękowanie za obronę w Komisji Dyscyplinarnej w dniu 19.X.1933 r., którą przeprowadził jako wybitny fachowiec i głęboki znawca techniki parowozowej i warunków służbowych na parowozie.

Marzenta Leon,
m-sta II kl. parowozowni Piotrków

* * *

Odchodząc w stan spoczynku po 35-cio letniej pracy w służbie parowozowej żegnam Kolegów Koła **Włodzimierz i Zarząd Główny Z. Z. M.** oraz wszystkich Kolegów zrzeszonych w Z. Z. M., życząc jednocześnie wszystkim owocnej pracy w kolejnictwie.

Woźniuk Daniel, Włodzimierz.

* * *

Zarządowi Koła Z. Z. M. Kowel za współczucie i zajęcie się pogrzebem męża mego ś. p. **Teodora Grabkowskiego,** jak również Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za rychłe wypłacenie mi odprawy pośmiertnej oraz wszystkim Kolegom z Brześcia, którzy okazali mi współczucie i wzięli udział w odprowadzeniu zwłok na miejsce wiecznego spoczynku — składam najserdeczniejsze „Bóg zapłać".

Grabkowska Józefa, Kowel.

* * *

Składam niniejszym serdeczne podziękowanie Prezydjum Związku Zawodowego Masz. Kol. w Polsce, w szczególności zaś Prezesowi kol. Borkowskiemu za przeprowadzone z całą energją, wytrwałością i poświęceniem, a uwieńczone pomyślnym rezultatem starania o przywrócenie mnie do służby czynnej.

St. Chłopek
Zdołbunów.

* * *

Wszystkim, którzy wzięli udział w oddaniu ostatniej przysługi naszemu nieodżałowanemu Mężowi i Ojcu ś. p. Ferdynandowi MOSEROWI, maszyniście parowozowni Dębica, w szczególności p. Zawiadowcy parowozowni Stankowi, p. Naczelnikowi stacji Kulkowi, wszystkim Kolegom zmarłego, delegatom maszynistów z Rzeszowa i Tarnowa oraz orkiestrze kolejowej przesyłamy tą drogą serdeczne podziękowanie.

Żona i dzieci.

* * *

Niniejszem składam serdeczne podziękowanie p. Dr. Andermanowi, lekarzowi przychodni w Czortkowie za bezinteresowną dwuletnią opiekę nad ciężko chorym moim synem.

Jarosławski Kazimierz,
par. Czortków.

„W SŁUŻBIE ZDROWIA"

Ukazał się Nr. 1 miesięcznika p. t. **„W służbie zdrowia".** W treści znajdujemy: Artykuł programowy od Redakcji. Dr. Łęcki: **Dur brzuszny,** Dr. Rząśnicki: **Co wiedzieć należy o bakterjach.** Dr. Posmykiewicz: **Higjena sportów wodnych.** Dr. Birencwajg: **Nowotwory. — Zagadnienie grypy.— Żylaki. — O wściekliźnie. — 10 przykazań Matki. — Sztuczne kąpiele lecznicze. — Z Ciechocinka. — O ubiór roboczy. — Wpływ tempa pracy na liczbę nieszczęśliwych wypadków. — Amputacje w dawnych czasach. — Wiadomości ciekawe. — praktyczne.**

Pismo jest przeznaczone dla najszerszych warstw społeczeństwa i omawia w sposób zrozumiały i przystępny doniosłe zagadnienia, które interesować mogą i powinny każdego człowieka pracy, zwłaszcza, iż Redakcja poświęca wiele miejsca dość u nas zaniedbanym dziedzinom hygjeny i bezpieczeństwa pracy oraz chorób zawodowych. Wartość artykułu podnoszą liczne wskazówki praktyczne z dziedziny hygjeny życia codziennego, sportu i pracy zawodowej oraz z dziedziny wczesnego rozpoznawania chorób.

Z tych względów zalecamy to pismo gorąco naszym bibljotekom związkowym i pojedyńczym czytelnikom. Cena egzemplarza pojedyńczego gr. 50, abonament roczny zł. 5, półroczny 2.50. Konto P. K. O. 29.002.

Wydawca: Zawodowy Związek Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny **Wacław Siadak.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.